

c. Bombenwurfeinrichtung.

Die wagerecht zu lagernden P.- u. W.-Bomben sind möglichst im Schwerpunkt des Flugzeuges zu vereinigen. Vollkommen freier Fall muß gewährleistet sein; mindestens 30 cm Abstand vom Fahrgestell ist notwendig.

Die Bomben müssen leicht zugänglich sein und durch einen Schlitze vom Beobachtersitz aus gesehen werden können.

Die Auslösevorrichtung ist, wenn möglich, an der rechten Bordwand anzubringen und muß bei gleichzeitiger Bedienung des Zielfernrohres leicht erreicht werden können.

Der Zielfernrohreinbau erfolgt nach der von der Firma Goerz, Berlin-Friedenau, herausgegebenen Einbauvorschrift (senkrechtcs Goerz-Zielfernrohr). Bei Nichtgebrauch des Zielfernrohres ist eine Vorrichtung zum Verstauen im Rumpf vorzusehen.

d. Funkseprucheinrichtung.

Bei allen Flugzeugen, deren Rumpf nicht vollständig aus Stahlrohren zusammengesetzt ist, sind längs der Längsträger Eifendrahthge von 1,5 qmm Querschnitt einzubauen und mit dem Motor, dem Fahrgestell, den Spanndrähten und Beschlägen in gute leitende Verbindung zu bringen; bei Flugzeugen, deren Rumpf ganz aus Sperrholz ohne Drahtverspannung hergestellt ist, ist nach Bedarf eine größere Anzahl Drahtseilchen nebst Querverbindungen an jedem Spant einzuziehen. Desgleichen sind die Flügel am ganzen Umfang mit Drahtseilchen zu umkleiden, die an alle Metallteile, Querverspannungen usw. gutleitend angeschlossen sind. Alle Kühlwasser-, Öl- und Benzinleitungen sind dort, wo sie durch nichtleitendes Material unterbrochen sind, durch besondere Überbrückungsschellen leitend miteinander in Verbindung zu bringen.

Für den Einbau des Sende- und Empfangsfunksepruchgeräts ist möglichst an der Vorderwand ein Raum von 200 mm Tiefe, 800 mm Weite und 800 mm Höhe vor dem Beobachtersitz, wenn dieses nicht durchführbar ist, neben dem Beobachtersitz vorzusehen.

Der hintere Teil des Motors mit den Verschlußdeckeln vor den freien Wellenenden mit Anwurfklaue ist zugänglich zu halten, so daß an dem Wellenstumpf eine Kupplung zum Antrieb der Wechselstrommaschine eingebaut werden kann. Ebenso ist auf der linken oder rechten Seite des Motorgehäuses Platz für den Einbau der Wechselstrommaschine freizuhalten.

III. Baustoffe.

1. Holz.

Das verwendete Holz muß trocken und von erstklassiger Beschaffenheit, d. h. durchaus frei von Astcn sein und guten Faserverlauf haben. Nicht wetterbeständige Hölzer, wie Erle, Pappel usw., sind zugunsten der wetterbeständigen (Esche, Nadelhölzer, Mahagoni) tunlichst zu vermeiden. Esche wird gefordert für die Rumpfhölme im Bereich von Motoren, Inlassen und Tanks und für aus Holz hergestellte Fahrgestellstreben.

Überlaschungen müssen feilartig im Mindestverhältnis von 12:1 verleimt werden. Bei vergüteten, d. h. aus mehreren Längsteilen bestehenden Hölzern sind die Überlaschungen der Einzelhölzer zu versehen.

Umwicklung oder Behäutung ist vorgeschrieben bei Holzteilen in der Nähe der Sitze zum Schutz gegen Splitterwirkung (Sperrhölzer ausgenommen), Umwicklung bei hölzernen Fahrgestellstreben.

Muttersehrauben im Holz müssen genügend große und starke Unterlagscheiben haben, die sich weder eindrücken lassen noch eingezogen werden. Sämtliche Flügelholme müssen, soweit sie aus Holz angefertigt sind, vergütet, d. h. aus mehreren Teilen mit Nut und Feder längs verleimt sein.

Sämtliches Holz muß fehlerfrei geglättet sein. Die Oberfläche muß gegen Witterungseinflüsse besonders an Feimstellen unempfindlich gemacht werden. Das Außenholz ist mit wasserfestem Bootslack zu streichen.

2. Stahl.

Verwickelte, hochbeanspruchte und betriebswichtige Stücke dürfen nicht aus Blech durch vielfaches Verschweißen hergestellt werden. Dies gilt insbesondere für die Flügelauflängungspunkte des Rumpfes und Spannturmes.

Geschmiedete oder gepreßte oder aus dem Vollen gearbeitete Stücke haben an deren Stelle zu treten.

Das verwendete Stahlmaterial muß von fehlerfreier Beschaffenheit sein (Spannschlösser der Haupttragkabel, wichtige Schrauben und Bolzen aus hochwertigem Stahl), Querschweißung an Stellen, durch welche Zugkräfte gehen, sind verboten. An stark beanspruchten Stellen des Rumpfes, der Holme, Klossen und Ruder usw. darf Material unter 1 mm Wandstärke nicht autogen geschweißt werden.

Sämtliche blanken Stahlteile sind durch Anstrich oder Einfetten gegen Rostbildung zu schützen.

3. Seile, Kabel und Drähte.

Alle Seile, Kabel und Drähte müssen in bezug auf Zerreißfestigkeit, elastische und Bruchdehnung den allerhöchsten Anforderungen nach dem jeweiligen Stand der Technik entsprechen.

Bei Kabeln müssen die Lagen abwechselnd rechts und links gewickelt sein.

Alle Seil- und Kabelösen sind grundsätzlich zu spleißen, solange nicht eine Verbindungsart zur Anwendung gelangt, die nachweislich mindestens dieselbe Festigkeit hat. Sie sind mit Herzkaufsen zu versehen. Falls an Spleißen gelötet wird, ist für Beseitigung der Säure nach erfolgter Lötung Sorge zu tragen. Die Stellen, an denen die Einzelliger enden (Verjüngungsstelle), sind so herzurichten, daß Verletzungen nicht vorkommen können (durch Umwicklung mit Bindendraht oder Verzinnen). Die übrigen Stellen des Spleißes sind freizuhalten.

Sämtliche Seile und Kabel, wenn möglich auch Drähte, insbesondere deren Ösen, sind vor dem Einbau durch Belastung auf etwa 50% der Bruchlast, nicht durch Kolbenschläge zu strecken.

4. Bespannung.

Verlangte Festigkeit des ungestrichenen Stoffes parallel zum Holm nicht unter 1000 kg/m und parallel zu den Rippen nicht unter 700 kg/m.

Stoffbespannte Flächen sind mehrmals mit Imprägnierungsmasse und wetterbeständigem Überzugslack zu streichen. Stark glänzende Lacke sind für die Seitenflächen des Rumpfes verboten. Gefordert wird Wetterfestigkeit, Feuergefährlichkeit und gutes Aussehen der Bespannung nach dem Imprägnieren.

Zwecks Glättung darf der Stoff nicht abgeschmirgelt werden.

IV. Fertigstellung des Flugzeugs.

1. Kennzeichnung des Flugzeugs und seiner Einzelteile.

An der Rumpffseite ist eine Bespannungsvorschrift, enthaltend eine perspektivische Ansicht des Flugzeugs mit Angabe der Einstellwinkel gegen die Motorachse am Rumpf und an den Knotenpunkten, anzubringen. Die Lage und Richtung der Motorachse ist durch beiderseitige, 10 mm breite schwarze Linien auf den Motorverkleidungen anzuzeichnen.

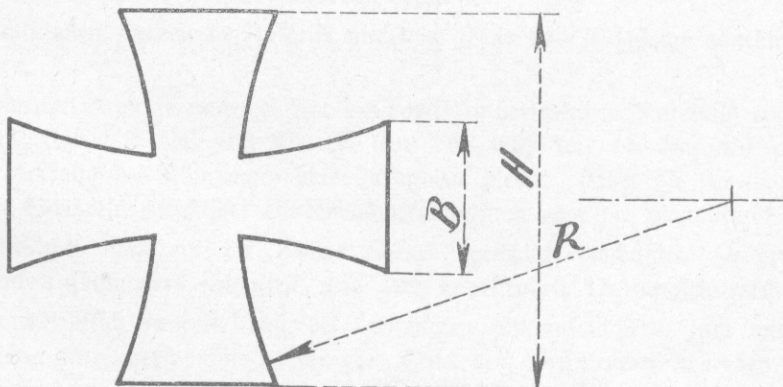
Auf der linken Seite des Rumpfes in Höhe des zweiten Sitzes und an allen Flügeln, und zwar an der Seite der ersten Kastenrippe, die dem Rumpf oder dem Spannturm zugekehrt ist, ferner an der Vorderleiste der Eindeckerflügel und der unteren Doppeldeckerflügel sind die vorgeschriebenen Militärschilder anzubringen. Sie müssen enthalten: die Firma, die militärische Typbezeichnung und die Militärnummer.

Holme, Stiele, Beschläge, Spannschlösser, Bolzen, Spleiße und sonstige wichtige Teile sind an ungefährlicher Stelle mit einem (zweckmäßig) gefestlich geschützten (Gummi-, Brenn- oder Schlag-) Stempel der Firma, der als Kontrollstempel (siehe unter 2) gelten kann, zu versehen. Teile, die von Unterlieferanten kommen, haben auch deren Zeichen zu tragen.

Die Stiele müssen nach ihrer Lage in der Zelle bezeichnet sein. Die gleiche Bezeichnung muß der Punkt tragen, an dem der Stiel angebracht ist (gilt besonders für Ersatzstiele).

Auf den Ober- und Unterseiten der Flügel (die beiden inneren einander zugekehrten Flächen bei Doppeldeckern ausgenommen), ferner auf beiden Seiten des Seitenruders und des Rumpfes ist ein Kreuz in schwarzer Farbe in Gestalt eines in ein Quadrat einbeschriebenen eisernen Kreuzes von größtmöglichen Abmessungen aufzumalen, wie durch nachfolgende Abbildung 6 und Tabelle vorgeschrieben. Das eiserne Kreuz an der Rumpffseite muß möglichst weit hinten, aber noch vor der Höhenflosse angebracht sein. Bei ausnahmsweiser Verwendung dunkler Stoffe oder dunkler Rumpffarbe ist der Grund weiß zu streichen.

Abbildung 6.



Maße in Millimeter.

H = 1,0 H.....	500	600	700	1 000	1 200	1 400
D = 0,4 H.....	200	240	280	400	480	560
R = 1,3 H.....	650	780	910	1 300	1 560	1 820

Auf der linken Seite des Rumpfes ist in etwa 10 cm hohen Buchstaben aufzumalen:

Leergewicht..... kg.

Zulässige Belastung bei vollem Tank..... kg.

Der Begriff des Leergewichts ist unter A I 2, Seite 7, erläutert.

Im Führersitz sind Papptäfelchen mit Angabe der Höchstbelastung in Kilogramm an deutlich sichtbarer Stelle anzubringen. Sie werden von der Inspektion der Fliegertruppen, Abteilung D, geliefert.

2. Fabriküberwachung.

a. Gliederung.

Die Firma muß eine Fabrikprüfungsvorschrift besitzen, die den zeitgemäßen Anforderungen entsprechend sorgfältig durchgebildet ist.

Die Firma wird ausdrücklich verpflichtet, der Inspektion der Fliegertruppen oder deren bevollmächtigten Vertretern auf Wunsch Einblick in die Gestaltung der Prüfordnung zu gewähren.

Vorbedingung für eine gute Prüfung sind im allgemeinen zuverlässige, erfahrene Angestellte, die unmittelbar der Betriebsleitung oder der Direktion, keinesfalls den Werkmeistern unterstellt und mit genauen schriftlichen Anweisungen seitens der Leitung ausgerüstet ist; ferner ein eigener Kontrollraum, durch den alle Fertigteile und Einzelrüstungen gehen müssen, bevor sie dem Lager oder der Weiterverarbeitung zugewiesen werden. Unter diesen Teilen sind sowohl die von auswärts bezogenen wie die im eigenen Betriebe hergestellten zu verstehen.

Von auswärts bezogene Rohstoffe bedürfen einer eigenen Durchsicht durch Prüfung mittels der Festigkeitsmaschinen, gegebenenfalls durch Äßen und Kugeldruckproben, hinsichtlich Festigkeit und Güte und Gleichmäßigkeit des Materials.

Die Firma muß auch Vorforge treffen, daß bei dem von Unterlieferanten verwendeten Material alle nur denkbare Gewähr für einwandfreie Beschaffenheit gegeben ist. (Vorherige Einsendung von Probestäben und deren Prüfung. Häufige Bruchproben von fertig gelieferten Stücken usw.)

b. Prüfstempel.

Sämtliche Einzelteile, Einzel- und Fertigrüstungen (Montagen) sind — gleichgültig, ob sie durch die Heeresverwaltung ausdrücklich abgenommen werden oder nicht — zum Zeichen, daß die Fabrikprüfung stattgefunden hat, mit einem Prüfstempel der Firma zu versehen. Auf diesem Prüfstempel kann höchstens bei unwesentlichen Teilen, wie kleineren Schrauben, Beilagen, Unterlegeseiben usw., verzichtet werden.

Alle Teile, wie Flügelholme, Rumpfhholme, Rippen, Besehläge, größere Bolzen, Streben, Stiele, Spanntürme, Flügel, Flossen, Ruder — bespannt oder unbespannt usw. — müssen den Prüfstempel stets an der gleichen Stelle tragen, ebenso alle Einzelteile und jede Einzelrüstung in dem Zustand, in dem sie zur Abnahme durch die Heeresverwaltung gelangen.

Die Kommissionen werden in Zukunft nur noch Teile oder Flugzeuge abnehmen, wenn sie den Prüfstempel tragen.

Der Prüfstempel kann je nach der Art des damit zu versehenen Materials ein Schlag-, Brenn-, Gummi-, ein Abziehbild oder eine Plombe sein. Es muß nur die Garantie gegeben sein, daß er nach langem Gebrauch des Flugzeuges stets auffindbar bleibt. (Über die jeweilige Zulässigkeit des einen oder andern Stempels entscheidet die Abnahmekommission oder die Bauaufsicht.)

Der Prüfstempel muß ein der Fabrik eigenes (gesetzlich geschütztes) Zeichen darstellen und außerdem ein Zeichen (Nummer) enthalten, das den betreffenden Prüfungsbeamten kenntlich macht.

Es wird ausdrücklich bemerkt, daß bei dreiteiligen Spannschlössern, zum mindesten bei denen für Flügelbefestigung und -verspannung, alle drei Teile den Prüfstempel oder den später genannten Ausschußstempel bekommen müssen, da sonst geprüfte und nicht geprüfte Teile zusammenkommen können.

Bei der Prüfung der hochwichtigen Spannschlösser für Flügelbefestigung und -Verspannung sind die Überwachungsbeamten ganz besonders genau auf alle möglichen vorkommenden Fehler und Abweichungen aufmerksam zu machen. Das Gewinde darf weder zu stramm noch zu lose sein. Es muß saugend eingepaßt sein. Erwünscht ist die Anwendung von Toleranzlehren für die Gewinde.

Eine Vorschrift für deren Anwendung ist für später in Aussicht genommen. Schaft und Augen sind auf Einhaltung der Maße genau zu prüfen. Ein besonders scharfes Augenmerk ist auf Längsriffe an den Augen und an der Spannhülse zu richten. Im geringsten verdächtige Stücke sind auszumerzen. Die Anwendung von Mikroskopen für die Untersuchung der allerwichtigsten Spannschlösser wird empfohlen. (Vgl. Verwendung von Mikroskopen bei der Prüfung von Kurbelwellen.) Prüfung eines bestimmten Prozentsatzes jeder Lieferung von Spannschlössern auf der Festigkeitsmaschine wird der Firma zur Pflicht gemacht.

c. Stempel der Unterlieferanten.

Alle Teile, die von Unterlieferanten bezogen sind, müssen außer dem obengenannten Stempel auch einen entsprechenden Prüfstempel dieser Firma tragen. Auch die Unterfirma muß daher eine Fabriküberwachung besitzen, für deren Einführung die direkte Heereslieferantin zu sorgen hat.

d. Ausschußstempel.

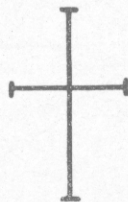
Der Firma wird zur Pflicht gemacht, daß Teile, die die Prüfung als ungenügend ausschaltet, sofort vollkommen unbrauchbar gemacht werden, falls sie ohne Beeinträchtigung der Sicherheit nicht mehr durch Nacharbeiten brauchbar gemacht werden können.

Können sie nicht vernichtet werden, da sie an die Unterlieferanten zurückgehen müssen, so sind sie mit einem Ausschußstempel an der Stelle, an der sonst der Prüfstempel angebracht wird, zu versehen, damit eine Verwendung in einem Heeresflugzeug auf alle Fälle unmöglich gemacht wird.

Als Ausschußstempel wird für sämtliche Lieferanten und Unterlieferanten von Heeresflugzeugen ein Kreuz eingeführt (Abb. 7).

Andere Ausschußstempel dürfen von den Lieferanten und Unterlieferanten von Heeresflugzeugen nicht verwendet werden.

Abbildung 7.



Ausschußstempel.

e. Besondere wichtige Nachprüfungen am fertigen Flugzeug.

Die gesamte Steuerleitung muß sich leicht bewegen lassen. (Rollen in der Ebene des ein- und auslaufenden Seiles, Rollengehäuse und sämtliche Führungen mit ihren Mündungen in Seilrichtungen und unverrückbar gelagert. Rollenkapseln insbesondere gegen Verdrehen gesichert. Rollen seitliches Spiel in den Kapseln.)

Sämtliche Spannschlösser müssen mindestens um je $\frac{1}{3}$ ihrer zulässigen Spannlänge (bei äußerster Stellung gefaßte Ganglänge gleich 1,5 mal Gewindedurchmesser) enger und weiter gespannt werden können und sind sorgfältig zu sichern.

V. Abweichungen.

Abweichungen von diesen Bauvorschriften sind von der Firma der Inspektion der Fliegertruppen zu melden. Im Genehmigungsfall ist eine Bescheinigung über die Zulässigkeit einzufordern.

Wesentliche Änderungen an dem einmal genehmigten Flugzeugtyp dürfen ohne vorherige Zustimmung der Inspektion der Fliegertruppen nicht ausgeführt werden.

B. Lieferungs Vorschriften.

I. Allgemeines.

1. Allgemeine Forderungen.

Das Flugzeug muß in allen seinen Teilen aus deutschen Rohstoffen bestehen und deutsche Arbeit sein.

Es hat in seiner Gesamtheit hinsichtlich Bauart und Ausführung dem Stand der Technik zur Zeit der Auftragserteilung zu entsprechen.

Sollten sehr wichtige Neuerungen in dem Zeitraum zwischen Auftragserteilung und Ablieferung zur Einführung kommen, so kann die Inspektion der Fliegertruppen deren Anbringung gegen besondere Kostenberechnung verlangen. Die Ablieferung soll hierdurch möglichst wenig verzögert werden.

Zu einem Flugzeug gehören und müssen fertig eingebaut sein folgende

Einbauten

Flugzeugtyp	E	D	C	G	R
Gegenstand	Stückzahl				
Drehzahlmesser	1	1	1	2	nach besonderer Vereinbarung
Kompaß	1	1	1 oder 2 ¹⁾	2	
Anlaßmagnet mit Zubehör	1	1	1	1	
Benzinstandmesser	ein Stück für jeden Tank				
Thermometer ²⁾ in Kühlleitung	1	1	1	2	
Manometer ³⁾	ein Stück für jeden Druckkreis				
Handluftpumpen ³⁾	1	1	2	2	
Festschnallvorrichtungen	ein Stück für jeden Sitz				
M. G. fest	je nach Bestellung				
M. G. lose					
F. T.-Einbau					
Bombeneinbau					

Mit der Flugzeugnummer bezeichnete Transportvorrichtungen für die Flügel sind mitzuliefern.

2. Geheimhaltung.

Die Firma ist verpflichtet, Maßnahmen zu treffen, durch die die Geheimhaltung aller der Firma erteilten Aufträge und der Einzelheiten ihrer Ausführung auch seitens der Angestellten gewährleistet wird.

Als eine Verletzung der Geheimhaltungspflicht muß es auch angesehen werden, wenn die Firma Unterlieferanten oder Personen, die bei der Ausführung der Aufträge mitwirken, über den Inhalt derselben weitergehende Mitteilungen macht, als für den besonderen Zweck unbedingt erforderlich sind.

3. Gewerbliche Schutzrechte.

Die liefernde Firma hat etwa zu leistende Lizenzgebühren für die Benutzung von gewerblichen Schutzrechten, soweit nicht die Heeresverwaltung sich ausdrücklich zur Übernahme dieser Lizenzgebühren bereit erklärt, selbst zu tragen und ist verpflichtet, die Heeresverwaltung für alle von dritter Seite wegen Verletzung solcher Rechte erhobenen Ansprüche schadlos zu halten, vorbehaltlich aller sonstigen der Heeresverwaltung aus der durch die Firma zu übernehmenden Verpflichtung zustehenden Rechte.

Die Firma verpflichtet sich, in allen Fällen, in denen eine andere Firma bei der Ausführung von Aufträgen der Inspektion der Fliegertruppen in etwaige ihr zustehende Schutzrechte eingreift, für die Dauer des Kriegszustandes keinen Unterlassungsanspruch geltend zu machen. Bei der Geltend-

¹⁾ Nach besonderer Vereinbarung bei Bestellung.

²⁾ Bei wassergefüllten Motoren.

³⁾ Bei Drucktanks

machung etwaiger Geldansprüche hat die Firma zunächst die Vermittlung der Inspektion der Fliegertruppen anzurufen. Wird trotzdem zwischen den Firmen keine Einigung erzielt, so sollen sie durch ein kaufmännisches Schiedsgericht die Schlichtung des Streites herbeiführen. Dieses Schiedsgericht wird folgendermaßen gebildet: jede der Parteien ernennt einen Schiedsrichter. Die beiden Schiedsrichter wählen einen Obmann. Einigen sie sich über diesen nicht, so ist die Handelskammer in Berlin um die Benennung eines solchen zu bitten. Im übrigen gelten für diese Schiedsgerichte die Bestimmungen der S. P. O. Der Spruch des Schiedsgerichtes ist endgültig und schließt einen weiteren Rechtsweg aus. Das Schiedsgericht hat von seiner Entscheidung der Königlichen Inspektion Kenntnis zu geben. Können sich die Parteien auf die Anrufung des Schiedsgerichtes nicht einigen, so steht ihnen der Weg an die ordentlichen Gerichte offen.

Die Firma ist nicht berechtigt, Neuerungen, die von der Heeresverwaltung angegeben sind oder bei deren Durchbildung Vertreter der Heeresverwaltung mitgewirkt haben, zu irgendwelchen gewerblichen Schutzrechten anzumelden. Soweit dies bereits geschehen ist, ist die Firma verpflichtet, auf Wunsch der Heeresverwaltung die betreffende Anmeldung im Interesse der Geheimhaltung zurückzuziehen oder der Heeresverwaltung und den von ihr bezeichneten Firmen die kostenlose Mitbenutzung des Schutzrechtes einzuräumen. Die Heeresverwaltung bestimmt nach freiem Ermessen den Umfang dieser Mitbenutzung.

4. Recht der Heeresverwaltung, vom Vertrage zurückzutreten.

Die Heeresverwaltung besitzt das Recht, vom Vertrage zurückzutreten, falls der Vertragsgegenstand nach 4 Wochen nach dem vereinbarten Anlieferungstermin nicht zur Anlieferung gelangt ist.

Wenn durch Verschulden der Firma Mitteilungen über den mit der Heeresverwaltung abgeschlossenen Vertrag an die Presse gelangen, ist die Heeresverwaltung berechtigt, Auftragserteilungen zurückzuziehen, es sei denn, daß der Firma ein Verschulden an der Veröffentlichung oder dem Bekanntwerden der in Betracht kommenden Tatsachen nicht trifft.

II. Typprüfung und Bestellung eines neuen Typs.

1. Typprüfung.

Jeder neue Typ wird, bevor eine Bestellung auf ihn erfolgen kann, einer Prüfung in bezug auf Konstruktion, Ausführung und Flugeigenschaften unterzogen.

Eine Typprüfung hat die Firma bei der Prüfanstalt und Werft der Fliegertruppen, Berlin W, Kurfürstendamm, schriftlich zu beantragen. Sie hat dazu die in Anlage 3 aufgeführten Unterlagen einzureichen.

Die Typprüfung wird von der Prüfanstalt und Werft angeordnet und durch die Typprüfungskommission grundsätzlich in Adlershof ausgeführt.

Zur Typprüfung sind zwei Flugzeuge des neuen Typs vorzuführen, von denen das eine zum Nachweis der Bausicherheit, das andere zur Feststellung der Flugeigenschaften bestimmt ist. Die Typprüfungskommission entscheidet über die Notwendigkeit einer Bruchprüfung. Bevor diese Entscheidung getroffen ist, werden Flugzeuge neuer Typs von militärischen Flugzeugführern grundsätzlich nicht geflogen.

Bei der Typprüfung ist ein Ersatz für Gummiabfederung des Fahrgestells (Reifen- und Achs- abfederung) und des Sporns, sowie abnehmbare Rotflügel vorzuführen.

2. Bestellung eines neuen Typs.

Ist auf einen neuen Typ Bestellung erfolgt, so sind der Flugzeugabteilung der Prüfanstalt und Werft der Fliegertruppen, Adlershof, die in der Anlage 5 aufgeführten Unterlagen einzureichen.

Bei Änderungen des Typs sind die entsprechenden Zeichnungen in fünffacher Ausfertigung nachzureichen.

Gelieferte Flugzeuge werden vor Einreichung dieser Zeichnungen nicht bezahlt.

3. Nachbauberechtigung.

Die Inspektion der Fliegertruppen behält sich das Recht vor, zu Instandsetzungsarbeiten nach den laut Anlage 5 bei Bestellung einer Serie einzureichenden Werkstattzeichnungen Einzelteile im eigenen oder in beliebig wählbaren fremden Betrieben nachbauen zu lassen.

4. Umschulung von Militärflugzeugführern.

Die Inspektion der Fliegertruppen ist berechtigt, von der Firma die Umschulung eines (im Besitz des 3. militärischen Führerzeugnisses befindlichen) Flugzeugführers für je 6 Flugzeuge zu verlangen. Die Kosten dafür sind in den Flugzeugpreisen einbegriffen.

Etwasige Bruchschäden beim Alleinfliegen eines Militärflugzeugführers fallen zu Lasten der Heeresverwaltung.

III. Abnahmen.

1. Allgemeines.

Die Abnahme von fertigen Flugzeugen oder einzelnen Bauteilen geschieht durch die Abnahmekommission oder eine ständig zur Firma kommandierte Bauaufsicht nach besonderer Vorschrift. Das Wesen der Baubeaufsichtigung und der Abnahme besteht darin, unabhängig von der durch die Fabrik auszuübenden Kontrolle die Gewähr für eine einwandfreie Ausführung der Flugzeuge zu bieten.

Die Inspektion behält sich vor, durch die Bauaufsicht oder die Abnahmekommission ständig das von der Firma verwendete Material nach eigenem Gutdünken und — wenn es sich nicht um größere Beträge handelt — auf Kosten der Firma und mit deren Einrichtungen zu untersuchen.

Die volle Verantwortung für Material und Arbeit bleibt in jedem Falle der Firma.

Die mit der Abnahme beauftragten Personen haben das Recht und die Pflicht, beanstandete Teile für Verwendung in Heeresflugzeugen nach eigenem Ermessen unbrauchbar zu machen. Zersägen oder Zerschneiden wird meistens allein Gewähr dafür bieten.

2. Rohbauabnahme.

Zur Rohbauabnahme dürfen Holzteile nicht umwickelt, Stahlteile, insbesondere Schweißstellen, höchstens farblos angestrichen sein.

Bevor die Teile zur Rohbauabnahme vorgeführt werden, müssen sie durch die Fabrikprüfung gegangen sein.

Der Rohbauabnahme unterliegen:

Flügelholme aus Holz, unverleimt und verleimt (nicht umwickelt), Rumpfholme aus Holz, Flügel, fertig bis auf die Bespannung, Sperrholzrümpfe vor und nach dem Beplanen und nach dem Motor- und Tankfeinbau, Holzdrahrümpfe und geschweißte Stahlrümpfe vor und nach dem Motor- und Tankfeinbau.

Alle im Rohbau abgenommenen Teile werden nach besonderer Vorschrift mit Unterschrift oder Stempel versehen.

Aber den Prüfungsbefund ist nach besonderer Vorschrift eine Verhandlung aufzunehmen, die beiderseits verantwortlich zu zeichnen ist.

Der Befund und die genaue Bezeichnung (Nummer usw.) des betreffenden Gegenstandes wird vermerkt.

Etwasige Beanstandungen sind einzutragen.

3. Fertigabnahme.

Zur Fertigabnahme ist das Flugzeug vollkommen flugfertig vorzuführen, nachdem eine gründliche Prüfung seitens der Fabrik stattgefunden hat. Das Flugzeug muß den Prüfstempel tragen. Außerdem ist eine Prüfstabelle vorzulegen, die die hauptsächlichsten am fertigen Flugzeug vorgenommenen Prüfungen enthält. Daß daneben auch viele kleine, nicht namentlich aufgeführte Prüfungen ausgeführt sind, wird vorausgesetzt. Die Überwachung hat die Prüfungsbeamten bei diesen Punkten besonders anzuweisen. Die Abnahmekommission behält sich in dieser Beziehung beliebige Stichproben vor, ist aber nicht verpflichtet, die Überwachung selbst vorzunehmen. Die Prüfstabelle muß von dem verantwortlichen Prüfbeamten unterzeichnet sein und wird nach Erfolg der Abnahme von dem Abnahmeoffizier oder Beamten gegengezeichnet zur Bescheinigung, daß die Tabelle vorgelegt war.

Aber den Befund der Prüfung ist wie unter B III 2, Rohbauabnahme, siehe oben, eine Verhandlung nach besonderer Vorschrift aufzunehmen.

Das Flugzeug wird, wenn nichts zu beanstanden war, nach besonderer Vorschrift mit dem Abnahmestempel versehen, anderenfalls zurückgewiesen.

4. Flugabnahme.

Die Flugabnahme erfolgt auf Grund einer Vorführung des Flugzeuges im Fluge nach besonderer Vorschrift. Die Vorführung hat nach den in der Bestellung festgelegten Bedingungen zu erfolgen. Sie geht auf Kosten und Gefahr der liefernden Firma.

Falls das Flugzeug bei der dritten Vorführung die Bedingungen nicht erfüllt, wird die Abnahme endgültig abgelehnt. Den Witterungsverhältnissen wird Rechnung getragen.

Nach der Vorführung wird das Flugzeug nach Möglichkeit sofort von einem Militärflieger gestiegen. Etwasiger Bruch bei diesem Flug geht auf Kosten der Heeresverwaltung.

Aber den Befund ist eine Verhandlung nach Anlage 6 aufzunehmen und in sechsfacher Ausfertigung an die Inspektion der Fliegertruppen (Abt. D) einzureichen.

Vordrucke der Abnahmeverhandlungen sind durch die Materialien-Beschaffung und Verwaltung (M. B. V.), Adlershof, zu beziehen

5. Endgültige Abnahme und Übernahme durch die Heeresverwaltung.

Hat das Flugzeug in seinen Flugeigenschaften und allen sonstigen Beziehungen die vertraglichen und sonstigen vorgeschriebenen Bedingungen erfüllt, so wird es durch Plombieren wesentlicher Teile nach besonderer Vorschrift in den vorläufigen Besitz der Heeresverwaltung übernommen. Es ist nach Anweisung der Inspektion der Fliegertruppen zu verladen. Die Kosten der Verpackung und des Verladens trägt die Firma, sie trägt die Gefahr bis zur vollendeten Verladung und haftet für ordnungsgemäße Verpackung. Die Ablieferung hat verpackt frei Waggon ab Station Werk zu erfolgen. Die Firma übernimmt die Gewähr dafür, daß an der Ausführung und in den Eigenschaften des Flugzeuges keine Änderungen gegenüber den Zuständen und Ergebnissen der kommissarischen Abnahme eingetreten sind. Sind Mängel aufgetreten, welche die Firma zu vertreten hat, so sind sie unverzüglich kostenlos abzustellen. Die Firma hat die zum Transport des Flugzeuges erforderlichen Papiere (Frachtbrief) fertigzustellen und der den Transport bewirkenden Stelle zu übergeben.

Bis zur endgültigen Übernahme des Flugzeuges trägt die Firma die Gefahr auch für die unter Vorbehalt des Eigentums von der Heeresverwaltung zum Einbau in das Flugzeug zur Verfügung gestellten Gegenstände.

Die endgültige Übernahme gilt als erfolgt, sobald das Flugzeug, nach Anweisung der Inspektion der Fliegertruppen verladen, der Verladestation des Werkes angeliefert ist.

6. Gewährleistungsfrist für schlechtes Material.

Schäden, welche innerhalb eines Vierteljahres nach der Übergabe nachweislich durch minderwertiges Material, nachlässige Arbeit oder Konstruktionsfehler verursacht sind, erlegen der liefernden Firma die Verpflichtung zum kostenlosen Schadenersatz auf in bezug auf Flugzeug oder dessen Teile.
